



**PROSES PENGOLONGAN KAPAL PADA PELAYARAN
TUGBOAT DI ALUR SUNGAI MAHAKAM**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Disusun Oleh :

ANGGRIAN SUKAMTO

531611306249 K

**PROGRAM STUDI D.IV KETATALAKSANAAN
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2020



**PROSES PENGOLONGAN KAPAL PADA PELAYARAN
TUGBOAT DI ALUR SUNGAI MAHAKAM**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Disusun Oleh :

ANGGRIAN SUKAMTO

531611306249 K

**PROGRAM STUDI D.IV KETATALAKSANAAN
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

PROSES PENGOLONGAN KAPAL PADA PELAYARAN TUGBOAT DI ALUR SUNGAI MAHAKAM

Disusun Oleh :

ANGGRIAN SUKAMTO

NIT. 531611306249 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 10 Agustus 2020

Dosen Pembimbing I

Materi

NUR ROHMAH, S.E., M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19750318 200312 2 001

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan

DARUL PRAYOGA, M.Pd.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19760309 201012 1 002

Mengetahui / Menyetujui

Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

NUR ROHMAH, S.E., M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Proses pengolongan kapal pada pelayaran *Tugboat* di alur sungai Mahakam,

Nama : Anggrian Sukamto

NIT : 531611306249 K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari tanggal 2020.

Penguji I

ROMANDA ANNAS A., S.ST., M.M.
Penata Muda Tk.1 (III/b)
NIP. 19840623 201012 1 005

Penguji II

NUR ROHMAH S.E., M.M.
Penata Tk. 1 (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

Penguji III

YUSTINA SAPAN, S.ST., M.M.
Penata Tk. 1 (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

Semarang, 11 Agustus 2020

Mengetahui

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M. Sc.
Pembina Tk. 1(IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Anggrian Sukamto

NIT : 531611306249 K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Judul Skripsi : Proses pengolongan kapal pada pelayaran *Tugboat* di alur sungai Mahakam

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini adalah benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan atau plagiat skripsi dari orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko atau sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,

2020

Yang menyatakan



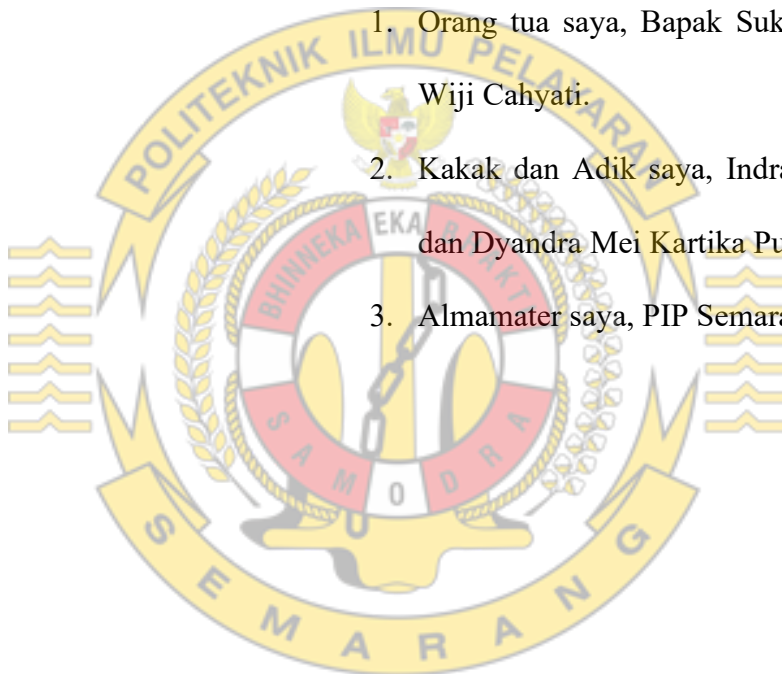
ANGGRIAN SUKAMTO
NIT. 531611306249 K

MOTTO

“Jangan pernah mengorbankan tiga hal ini yaitu keluarga, hati, dan kehormatan”

PERSEMBAHAN

1. Orang tua saya, Bapak Sukanto dan Ibu Wiji Cahyati.
2. Kakak dan Adik saya, Indra Anggriawan dan Dyandra Mei Kartika Putri
3. Almamater saya, PIP Semarang



PRAKATA

Alhamdulillah dengan memanjatkan puji syukur kehadirat Allah swt yang telah melimpahkan rahmat serta hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Proses pengolongan kapal pada pelayaran *Tugboat* di alur sungai Mahakam”**.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam usaha menyelesaikan penulisan skripsi ini, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang bermanfaat. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Orang tua saya yang telah memberikan ilmu kedisiplinan, motivasi dan doa tiada henti serta kakak saya yang selalu menyemangati.
2. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku Ketua Program Studi KALK Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang sekaligus Dosen Pembimbing I.
4. Bapak Darul Prayoga, M.Pd. selaku dosen pembimbing metodologi dan penulisan yang telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi ini.

5. Seluruh Dosen di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
6. PT. Kartika Samudra Adijaya Cabang Samarinda yang telah memberikan kesempatan kepada peneliti untuk melaksanakan praktek darat.
7. Rekan-rekan angkatanku 53 yang telah berjuang bersama-sama.
8. Dan seluruh pihak yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu.

Akhir kata, semoga Allah SWT membalas segala kebaikan seluruh pihak yang telah membantu penulis sejak awal hingga akhir berkuliah di kampus tercinta Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Harapan penulis semoga skripsi ini dapat menambah wawasan dan nilai manfaat yang berarti bagi pembaca sekalian.

Semarang,2020

Penulis



ANGGRIAN SUKAMTO

NIT. 531611306249 K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
ABSTRAKSI.....	xii
<i>ABSTRACT</i>.....	xiii
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar belakang masalah.....	1
1.2 Perumusan masalah.....	4
1.3 Tujuan penelitian.....	5
1.4 Manfaat penelitian.....	5
1.5 Sistematika penulisan.....	7
BAB II. LANDASAN TEORI.....	9
2.1 Pengertian proses	9
2.2 Pengolongan kapal	9
2.3 Kapal	13

2.4 Alur sungai	17
2.5 Kerangka Pikir	18
BAB III. METODE PENELITIAN	20
3.1 Pendekatan dan desain penelitian.....	20
3.2 Fokus dan lokus penelitian.....	22
3.3 Sumber data penelitian.....	22
3.4 Teknik pengumpulan data.....	25
3.5 Teknik keabsahan data	27
3.6 Teknik analisa data.....	29
BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	33
4.1 Hasil Penellitian	33
4.3 Pembahasan.....	39
4.4 Keterbatasan penelitian.....	58
BAB V. PENUTUP.....	59
5.1 Simpulan	59
5.2 Saran.....	60

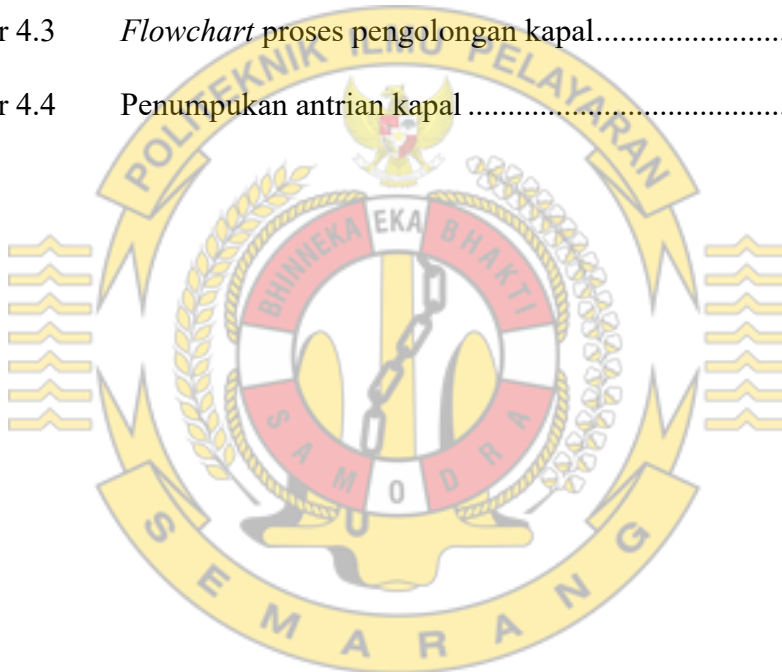
DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Pengolongan kapal <i>Tugboat</i> pada jembatan Mahakam.....	13
Gambar 2.2	Kerangka pikir.....	19
Gambar 3.1	Triangulasi teknik.....	29
Gambar 4.1	Kantor PT. Kartika Samudra Adijaya Cabang Samarinda.....	34
Gambar 4.2	Struktur organisasi PT. KSA Cabang Samarinda.....	35
Gambar 4.3	<i>Flowchart</i> proses pengolongan kapal.....	40
Gambar 4.4	Penumpukan antrian kapal	48



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Standar operasional dan prosedur tetap
Lampiran 2	Layar <i>website</i> pendaftaran secara <i>online</i>
Lampiran 3	Permintaan pelayanan kapal dan barang (PPKB)
Lampiran 4	Surat perintah untuk membayar (SPUM)
Lampiran 5	Jadwal <i>reschedule</i> pengolongan kapal
Lampiran 6	Foto wilayah jembatan Mahakam
Lampiran 7	Hasil wawancara
Lampiran 8	Lembar hasil cek plagiasi



ABSTRAKSI

Anggrian Sukamto, 531611306249 K, 2020, " Proses pengolongan kapal pada pelayaran *Tugboat* di alur sungai Mahakam " Diploma IV, Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing 1: Nur Rohmah, SE., M.M. Pembimbing 2: Darul Prayoga, M.Pd.

Pengolongan Kapal adalah suatu kegiatan kapal yang melewati alur sungai dari daerah hilir menuju daerah hulu dengan melintas dibawah kolong Jembatan Mahakam, Jembatan Mahulu dan Jembatan Mahkota Dua dengan menggunakan pelayanan jasa pandu sebagai petugas yang membantu memberikan informasi mengenai alur sungai agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan tertib dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan di sekitar sungai Mahakam. Dalam kenyataannya proses pengolongan kapal masih sering terjadi permasalahan yaitu terjadinya keterlambatan kapal saat proses pengolongan di alur sungai Mahakam. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui proses pengolongan kapal pada pelayaran *Tugboat* di alur sungai Mahakam dan untuk mengetahui kendala yang dihadapi dalam proses pengolongan kapal di alur sungai Mahakam, serta untuk mengetahui upaya yang harus dilakukan agar proses pengolongan kapal pada pelayaran *Tugboat* di alur sungai Mahakam berjalan efektif dan efisien.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif yang merupakan metode penelitian dengan cara mendeskripsikan semua data-data yang telah dikumpulkan peneliti selama praktek darat. Data dikumpulkan melalui observasi, wawancara langsung terhadap subjek penelitian dan studi pustaka serta dokumentasi, yang diuji keabsahannya melalui uji validitas dan reliabilitas. Data dianalisis melalui reduksi data, penyajian data kemudian terakhir dapat ditarik dengan kesimpulan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa proses pengolongan kapal di alur sungai Mahakam mulai dari prosedur-prosedurnya sampai dengan peraturan yang ada sebenarnya sudah sesuai dengan SOP yang diberlakukan oleh PT. Pelindo IV Cabang Samarinda hanya saja dalam kenyataannya masih sering terjadi masalah seperti keterlambatan kapal saat proses pengolongan. Kendala-kendala yang terjadi yaitu tidak menentunya estimasi waktu bongkar muat kapal, kurangnya komunikasi antara perusahaan dengan *crew* kapal, kurangnya sarana bantu navigasi pelayaran, dan kurangnya petugas pandu. Upaya yang harus dilakukan agar proses pengolongan kapal pada pelayaran *Tugboat* di alur sungai Mahakam berjalan efektif dan efisien yaitu dengan mengevaluasi estimasi waktu kapal bongkar muat, menjalin komunikasi yang baik antara perusahaan dan *crew* kapal, penambahan sarana bantu navigasi pelayaran, dan penambahan petugas pandu di alur sungai Mahakam.

Kata kunci: Pengolongan kapal, Alur sungai, Keterlambatan kapal, Sungai Mahakam

ABSTRACT

Anggrian Sukanto, 531611306249 K, 2020, " *The process of under bridge pilotage on the Tugboat cruise at Mahakam River Groove* "Diploma IV, Port and Shipping Department, Merchant Marine Polytechnic Semarang, Mentor 1: Nur Rohmah, SE., M.M. Mentor 2: Darul Prayoga, M.Pd.

Under bridge pilotage is a Ship activity that passes through the river flows from the downstream to the upstream area by crossing under the building Mahakam Bridge, Mahulu Bridge and Mahkota Dua Bridge by using the service guide as an officer who helps to provide information on the flow of the river to the navigation of the cruise can be implemented orderly and smoothly for the safety of ships and the environment around the Mahakam River. In reality, the process of under bridge pilotage often a problem that is the occurrence of ship delays during the process of under bridge pilotage in the Mahakam River Groove. This research aims to determine the process of under bridge pilotage on the Tugboat cruise in the Mahakam River Groove and to find out the obstacles faced in the process of under bridge pilotage in the Mahakam River Groove, as well as to know the effort to be made to make the process of under bridge pilotage on the Tugboat cruise in the Mahakam River Groove running effectively and efficiently.

The method used in this research is a qualitative descriptive method which is a method of research by describing all the data that researchers have gathered during the ground practice. In this case, it collects the approach to objects through observation, live interviews on research subjects and library studies and documentation.

Based on the results of the research on the process of under bridge pilotage on the Mahakam River Groove starting from procedure until the existing regulations are actually in accordance with the SOP imposed by PT. Pelindo IV Samarinda Branch Only in fact is still often problems such as ship delays during the processing. The constraints that occur are not against the estimation of loading and unloading time, the lack of communication between the company and the crew of the ship, the lack of navigation aids cruise, and the lack of guided officers. The effort to be done in order to process the under bridge pilotage on the Tugboat cruise in the Mahakam River Groove is effective and efficient by evaluating the estimated time of loading and unloading vessel, establishing good communication between the company and the crew, the addition of navigation aids sailing, and the addition of guided officers in the Mahakam River Groove.

Keywords: *Under Bridge Pilotage, River Groove, Ship delays, Mahakam river*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Suatu Negara dalam meningkatkan pertumbuhan ekonominya memerlukan pembangunan dalam berbagai bidang utama yang sangat berperan penting dan berpengaruh dalam perdagangan, karena perdagangan merupakan salah satu barang ekonomi yang mempunyai kontribusi yang cukup berpengaruh terhadap pendapatan Negara. Dalam perdagangan baik internasional maupun domestik sangat tergantung pada kesiapan pelayanan transportasi, baik angkutan darat, laut, maupun udara. Untuk pembangunan angkutan laut diperlukan peningkatan sarana dan prasarana yang memadai agar dapat memperlancar perdagangan. Salah satu sarana angkutan yang berperan penting dalam angkutan laut adalah pelabuhan. Namun disisi lain ada juga beberapa sarana yang berperan penting terhadap kelancaran perdagangan terutama di daerah pedalaman seperti di Kalimantan Timur tepatnya alur sungai Mahakam yaitu sarana bantu navigasi pelayaran

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, sarana bantu navigasi pelayaran adalah peralatan atau sistem yang berada diluar kapal yang didesain dan dioperasikan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi kapal dan/atau lalu lintas kapal. Dalam hal ini ada perusahaan atau badan usaha yang bertugas untuk menyediakan peralatan dan pelayanan untuk menunjang kelancaran pelayaran dan lalu lintas kapal. Untuk itu PT.

Pelabuhan Indonesia IV (Persero) sebuah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang Kepelabuhanan yang mencakup wilayah Indonesia Timur berperan dalam memperlancar pelayanan pelayaran terhadap kapal–kapal yang beroperasi dengan menyediakan fasilitas yang dapat dibutuhkan untuk segala kegiatan khususnya yang berada di alur sungai Mahakam.

Mengingat pada alur pelayaran di sungai Mahakam terdapat tiga jembatan yang harus di lalui seperti Jembatan Mahakam, Jembatan Mahulu, dan Jembatan Mahkota Dua. PT. Pelindo IV (Persero) menyediakan pelayanan untuk pengolongan kapal pada ketiga jembatan tersebut dengan menggunakan pelayanan pandu. Pelayanan ini bertujuan untuk memudahkan kapal–kapal yang sebagian besar adalah kapal *Tugboat* dengan menggandeng kapal *Tongkang* atau kapal *Floating Crane*.

Pengolongan kapal pada alur sungai Mahakam yang dimaksud penulis adalah suatu kegiatan kapal yang akan menuju hilir atau hulu dengan melewati tiga jembatan yaitu Jembatan Mahakam, Jembatan Mahkota Dua dan Jembatan Mahulu dengan dibantu Kapal Pandu yang disediakan oleh PT. Pelindo IV (Persero). Namun pada dasarnya kegiatan pengolongan kapal ini membutuhkan sistem yang baik dari pihak Pelindo IV (Persero) maupun dari pihak kapal dan pemilik kapal, selama penulis melaksanakan Praktek darat di PT. Kartika Samudra Adijaya selaku perusahaan pemilik kapal, penulis masih menemukan masalah yang terjadi pada proses kegiatan pengolongan kapal di alur sungai Mahakam seperti keterlambatan waktu

kapal melakukan pengolongan dikarenakan tidak sesuai dengan jadwal pengolongan yang telah terbit dari PT. Pelindo IV (Persero). Keterlambatan pengolongan kapal banyak terjadi setiap tahunnya karena mengingat banyaknya peningkatan kapal yang beroperasi di alur sungai Mahakam serta para perusahaan pelayaran sedang mengejar target yang ditentukan oleh *Shipper* menyebabkan kapal-kapal saling rebut posisi untuk dapat melakukan pengolongan. Menurut data perusahaan di PT. Kartika Samudra Adijaya pada bulan Juni 2019 saat penulis masih melaksanakan Praktek Darat tercatat ada 6 kali keterlambatan kapal untuk melakukan pengolongan dari PT. Kartika Samudra Adijaya dan terpaksa harus melakukan pendaftaran ulang pada PT. Pelindo IV (Persero) di hari selanjutnya.

Saat penulis berada di PT. Pelindo IV (Persero), penulis sempat melakukan wawancara dengan pegawai yang bertugas menangani kegiatan pengolongan kapal di alur sungai Mahakam. Menurut wawancara tersebut, pegawai PT. Pelindo IV (Persero) mengatakan bahwa masalah atau kendala yang masih terjadi dikarenakan perusahaan pemilik kapal salah atau terlambat melakukan pendaftaran pengolongan kapal, sehingga petugas mengalami kendala dalam proses pembuatan jadwal untuk kegiatan pengolongan tersebut. Penulis juga melakukan wawancara dengan staff operasional di PT. Kartika Samudra Adijaya mengenai keterlambatan kapal saat kegiatan ini, menurutnya dari pihak pemilik kapal juga sudah melakukan upaya terkait pendaftaran akan tetapi yang masih menjadi kendala adalah jadwal keberangkatan kapal dari dermaga atau dari tempat

bongkar muat yang bisa berubah-ubah yang mengakibatkan salah komunikasi dari kedua belah pihak. Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat disimpulkan bahwa kegiatan pengolongan kapal masih terjadi kendala seperti keterlambatan jadwal pengolongan kapal dikarenakan salah komunikasi antara kedua belah pihak.

Oleh karena itu seiring dengan perkembangan jaman dan bertambahnya kapal-kapal *Tugboat* yang melewati alur sungai Mahakam, penulis perlu melakukan penelitian terkait pengolongan kapal yang dituangkan dalam Skripsi berjudul **“Proses Pengolongan Kapal Pada Pelayaran *Tugboat* di Alur Sungai Mahakam”**.

1.2. Rumusan Masalah

Dalam suatu penulisan ilmiah rumusan masalah merupakan hal yang sangat penting, karena perumusan masalah akan dibahas dalam pembahasan dan untuk mempermudah melakukan penelitian serta mencari jawaban yang lebih tepat dan sesuai.

Dari latar belakang penelitian yang telah dikemukakan, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

- 1.2.1. Bagaimana proses pengolongan kapal pada pelayaran *Tugboat* di alur sungai Mahakam?
- 1.2.2. Apakah kendala yang dihadapi dalam proses pengolongan kapal pada pelayaran *Tugboat* di alur sungai Mahakam?
- 1.2.3. Upaya apa yang harus dilakukan agar proses pengolongan kapal pada pelayaran *Tugboat* di alur sungai Mahakam berjalan efektif dan efisien?

1.3. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan judul dan permasalahan yang dikemukakan, maka tujuan dari penelitian ini antara lain:

- 1.3.1. Untuk mengetahui proses pengolongan kapal pada pelayaran *Tugboat* di alur sungai Mahakam.
- 1.3.2. Untuk mengetahui kendala yang dihadapi dalam proses pengolongan kapal pada pelayaran *Tugboat* di alur sungai Mahakam.
- 1.3.3. Untuk mengetahui upaya apa yang harus dilakukan agar proses pengolongan kapal pada pelayaran *Tugboat* di alur sungai Mahakam berjalan efektif dan efisien.

1.4. Manfaat Penelitian

Dengan adanya penelitian dan penulisan Skripsi, Penulis berharap akan tercapainya beberapa manfaat yang diperoleh baik bagi pembaca.

1.4.1. Manfaat Secara Teoritis

Penelitian ini merupakan kesempatan bagi penulis untuk meningkatkan ilmu pengetahuanyang lebih tentang pengolongan kapal di alur sungai Mahakam dengan menempatkan teori-teori terhaap ilmu pengetahuan ari penelitian yang sesuai dengan bidang ilmu dalam suatu penelitian yang sudah didapat tentunya tentang masalah yang diteliti.

1.4.1.1. Bagi Penulis

- 1.4.1.1.1. Dapat menambah pengetahuan dan informasi tentang proses pengolongan kapal di alur sungai Mahakam terhadap pelayaran *Tugboat* .

1.4.1.1.2. Mendapat pengalaman dan pengembangan pemikiran di bidang kemaritiman untuk menghadapi dunia kerja kedepannya.

1.4.1.2. Bagi Lembaga Pendidikan

Karya ini dapat menambah pengetahuan dasar bagi taruna yang akan melaksanakan praktek darat, sehingga dengan adanya Skripsi ini dapat memberikan gambaran dan pandangan terhadap taruna mengenai proses pengolongan kapal yang berada di alur sungai Mahakam.

1.4.1.3. Bagi Perusahaan Pelayaran

Dapat terjalinnya hubungan yang baik antara perusahaan dengan akademi. Hasil penelitian ini dapat menjadi informasi serta masukan bagi perusahaan sebagai bahan referensi yang sekiranya dapat bermanfaat untuk kelancaran dan kemajuan perusahaan.

1.4.2. Manfaat Secara Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai referensi atau pedoman praktis guna peningkatan Sumber Daya Manusia dalam menyelesaikan atau pemecahan permasalahan mengenai pengolongan kapal di alur sungai Mahakam pada PT. Pelindo IV (Persero).

1.5. Sistematika Penulisan

Untuk mencapai tujuan yang diharapkan serta mempermudah pemahaman, penelitian Skripsi disusun dengan sistematika terdiri dari lima

bab yang berkesinambungan yang pembahasannya merupakan suatu rangkaian yang tidak terpisahkan. Adapun sistematika penulisan ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini menjelaskan uraian yang terdiri dari latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini terdiri dari tinjauan pustaka, kerangka pikir penelitian dan definisi operasional. Tinjauan pustaka yang berisi teori-teori atau pemikiran-pemikiran serta konsep-konsep yang melandasi judul penelitian serta menjawab dan menyelesaikan pokok permasalahan penelitian berdasarkan data-data serta fakta-fakta yang pernah penulis alami selama melaksanakan praktek darat yang berkaitan dengan permasalahan yang penulis ambil.

BAB III METODE PENELITIAN

Didalam metode penelitian ini berisi tentang metode yang digunakan, tempat dan waktu penelitian, jenis dan sumber data dalam penelitian, metode pengumpulan data, teknik keabsahan data, teknik analisa data. Metode pengumpulan data merupakan berbagai cara yang digunakan untuk mengumpulkan data.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini terdiri dari gambaran umum objek yang diteliti, analisa masalah, pembahasan masalah. Analisis hasil penelitian

merupakan bagian inti dari Skripsi dan berisi pembahasan mengenai hasil penelitian yang diperoleh selama melaksanakan praktek darat.

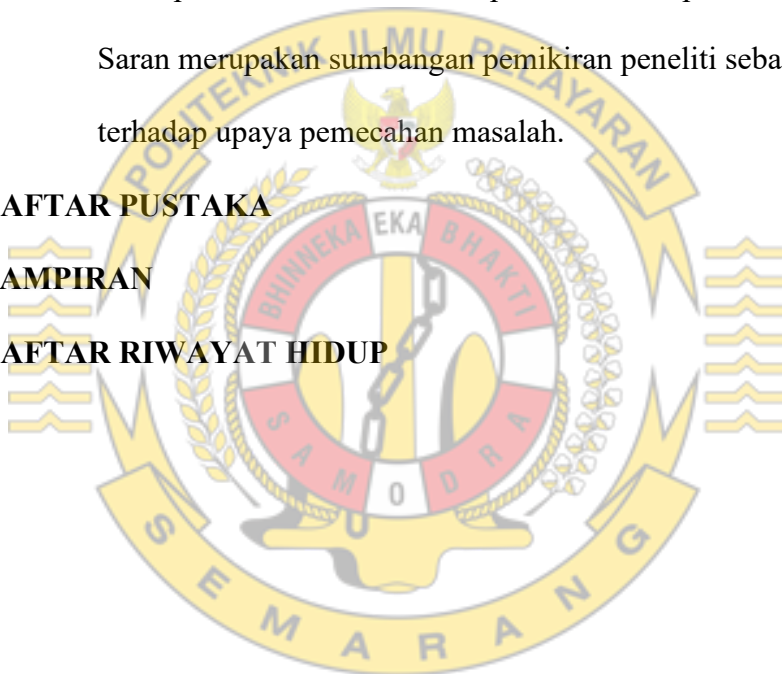
BAB V PENUTUP

Pada bab ini terdiri dari kesimpulan dan saran. Kesimpulan adalah hasil pemikiran deduktif dari hasil penelitian penulis. Pemaparan kesimpulan berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan masalah. Saran merupakan sumbangan pemikiran peneliti sebagai alternative terhadap upaya pemecahan masalah.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

2.1.1. Pengertian Proses

Menurut JS Badudu dan Sutan M Zain (1996: 1092) dalam Kamus Bahasa Indonesia, Proses adalah jalannya suatu peristiwa dari awal sampai akhir atau masih berjalan tentang suatu perbuatan pekerjaan dan tindakan. Dan serangkaian tahap kegiatan mulai dari menentukan sasaran sampai tercapainya tujuan.

Dapat disimpulkan bahwa pengertian proses adalah serangkaian langkah sistematis, atau tahapan yang jelas dan dapat dilakukan berulang kali, untuk mencapai hasil yang diinginkan. Jika di adopsi, setiap tahap secara konsisten mengarah pada hasil yang diharapkan.

2.1.2. Pengolongan kapal

Pengolongan Kapal adalah suatu kegiatan kapal yang melewati alur sungai dari daerah hilir menuju daerah hulu dengan melintas dibawah kolong Jembatan Mahakam, Jembatan Mahulu dan Jembatan Mahkota Dua dengan menggunakan pelayanan jasa pandu sebagai petugas yang membantu memberikan informasi mengenai alur sungai agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan tertib dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan di sekitar sungai Mahakam.

Menurut Peraturan Daerah Kalimantan Timur Nomor 01 Tahun 1989, terdapat beberapa ketentuan yang menyangkut lalu lintas yang melewati kolong Jembatan Mahakam yaitu:

2.1.2.1. Semua pemakai alur lalu lintas air yang melintasi kolong jembatan wajib mematuhi dan mentaati rambu-rambu yang dipasang dan ketentuan lalu lintas air yang berlaku.

2.1.2.2. Kolong jembatan dengan lebar alur masing-masing 40 meter dan batas bebas ketinggian kolong jembatan maksimal 6 meter di atas garis air diperuntukan bagi kapal atau sejenisnya yang berukuran maksimal tinggi 6 meter diatas garis air kecuali, ponton yang sedang ditunda. Rakit kayu bundar atau sejenisnya yang berukuran maksimal panjang 50 meter dan lebar 20 meter.

2.1.2.3. Semua kapal atau sejenisnya rakit kayu bundar sebagaimana dimaksud pada pasal 6, apabila berlayar kearah hulu harus melintasi kolong jembatan dan apabila berlayar kearah hilir harus melewati kolong jembatan nomor 2 atau 3.

2.1.2.4. Kolong jembatan nomor 4 dengan lebar alur bebas 80 meter dan batas bebas ketinggian kolong jembatan maksimal 10 meter diatas garis, air diperuntukkan bagi:

2.1.2.4.1. Semua kapal termasuk ponton yang ditunda atau didorong yang berukuran maksimal panjang 100

meter, lebar 25 meter dan tinggi 10 meter di atas garis air.

2.1.2.4.2. Rakit kayu bundar dan sejenisnya yang berukuran panjang diatas 50 meter sampai dengan 80 meter dan lebar maksimal diatas 20 meter sampai dengan 30 meter.

2.1.2.5. Kolong jembatan nomor 4 hanya boleh dilewati oleh kapal atau sejenisnya dan rakit sebagaimana dimaksud pada pasal 8 dalam Perda Kaltim Nomor 01 Tahun 1989.

2.1.2.6. Pada kolong jembatan nomor 4, semua kapal dan sejenisnya atau rakit sebagaimana dimaksud pada pasal 8 ayat (1) dan ayat (2) yang berlayar melawan arus (dari hilir ke hulu) harus memberikan kesempatan kepada kapal yang berlayar mengikuti arus (dari hulu ke hilir) untuk lebih dahulu melintasi kolong jembatan.

2.1.2.7. Semua kapal yang menggandeng ponton maupun rakit kayu bundar yang berlayar mengikuti arus (dari hulu ke hilir) hanya diizinkan melewati kolong jembatan pada saat air pasang dan cuaca baik selama 4 (empat) jam terhitung 2 (dua) jam sebelum air pasang naik tertinggi dan 2 (dua) jam sesudahnya.

2.1.2.8. Peraturan Daerah pada pasal 12 yaitu:

2.1.2.8.1. Semua ponton yang ditunda sebagaimana yang dimaksud pada pasal 8 ayat (1) harus ditunda dengan dua buah kapal tunda, satu buah untuk menarik dan satu buah untuk mengemudikan dengan kekuatan yang cukup.

2.1.2.8.2. Bagi kapal sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) di atas yang menuju ke arah hulu cukup menggunakan satu buah kapal tunda dengan kekuatan yang cukup.

2.1.2.8.3. Setiap gerakan kapal sesuai ayat (1) di atas harus dengan seizing administrator pelabuhan.

2.1.2.9. Rakit kayu bundar atau sejenisnya harus ditarik dan dikemudikan oleh sekurang-kurangnya dua buah kapal tunda dengan kekuatan mesin masing-masing kapal tunda minimal 120 *Horsepower*, dengan tali penarik bergaris tengah minimal 1 (satu) inci, sedangkan jarak antara rakit dengan kapal yang menarik maksimal 15 meter.

2.1.2.10. Disamping ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Peraturan Daerah ini, setiap pemakai alur lalu lintas air diwajibkan untuk menggunakan segala daya dan peralatan yang diperlukan bagi terjaminnya keselamatan pelayaran di kolong jembatan.

2.1.2.11. Setiap pemakai alur lalu lintas air di kolong jembatan bertanggung jawab atas kerusakan jembatan atau sarana bantu lainnya yang timbul akibat pelanggaran.



Gambar 2.1 Pengolongan kapal *tugboat* pada jembatan Mahakam

2.1.3. Kapal

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008, Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan yang terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut Pasal 309 ayat (1) KUHD), Kapal adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya. Termasuk didalamnya kapal adalah kapal karam, mesin penggerak lumpur, mesin penyedot pasir, dan alat pengangkut terapung lainnya. Meskipun benda-benda tersebut tidak dapat bergerak dengan kekuatan sendiri, namun dapat digolongkan kedalam alat berlayar karena dapat terapung mengapung dan bergerak dia air. Sedangkan menurut Gianto dkk (2000: 65), kapal adalah setiap alat apung dengan bentuk dan jenis apapun, sedangkan kapal laut adalah kapal yang memenuhi persyaratan berlayar di laut untuk keperluan angkutan laut atau yang diperuntukkan untuk itu.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang dilaut, sungai seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah Inggris, dipisahkan antara *Ship* yang lebih besar dan *Boat* yang lebih kecil. Secara kebiasaannya kapal dapat membawa perahu tetapi perahu tidak dapat membawa kapal. Regulasi dimana sebuah perahu disebut kapal selalu ditetapkan oleh undang-undang baik secara surat-suratnya maupun nahkoda dan ABK yang diharuskan memiliki Sertifikat pelayaran sesuai aturan yang berlaku di negara setempat. Adapun sarana bantu yang digunakan dalam proses pengolahan kapal meliputi:

2.1.3.1. Kapal Pandu (*Pilot Boat*)

Kapal Pandu adalah sarana transportasi laut bagi petugas pandu untuk naik/turun ke/dari kapal yang dipandu dalam berolah gerak di perairan wajib pandu, perairan pandu luar biasa dan perairan di luar perairan wajib pandu saat keluar/masuk pelabuhan atau sandar dan lepas dari dermaga atau tambatan.

Tipe kapal pandu tergantung kepada daya kapal yang saat ini dikelompokkan menjadi 3 kelompok, yaitu:

2.1.3.1.1. Motor Pandu II dengan daya 150 HP s/d 200 HP

2.1.3.1.2. Motor Pandu I dengan daya 300 HP s/d 350 HP

2.1.3.1.3. Motor Pandu IS dengan daya 600 HP s/d 800 HP

Jumlah awak kapalnya tergantung besar kecilnya kapal pandu yaitu antara 4-6 orang yang bisa mengangkut tenaga pandu 2-12 orang.

2.1.3.2. Kapal Kepil (*Mooring Boat*)

Kapal kepil adalah sarana bantu pemanduan, khususnya dalam penambatan (sandar) lepas kapal yang dipandu dalam berolah gerak di perairan wajib pandu, perairan pandu luar biasa dan perairan wajib pandu khususnya untuk kapal yang panjangnya lebih dari 30 meter. Tipe kapal kepil berdasarkan dayanya dibagi menjadi dua

yaitu dengan daya 120 HP s/d 150 HP dan 200 HP s/d 350 HP.

2.1.3.3. Kapal Tunda (*Tug Boat*)

Kapal tunda digunakan untuk memberikan pelayanan kepada kapal yang mempunyai panjang lebih dari 70 meter dan melakukan olah gerak di perairan wajib pandu, baik yang akan sandar ataupun meninggalkan pelabuhan dengan cara menggandeng, mendorong dan menarik. Pemanduan kapal tersebut dimaksudkan untuk kepentingan pertimbangan keselamatan pelayaran. Dalam hal fungsi kapal *Tugboat* digunakan untuk menarik serta mendorong kapal tongkang atau kapal *floating crane* melewati alur sungai dan melakukan kegiatan pengolongan kapal menuju pelabuhan selanjutnya. Jumlah awak kapal tunda tergantung dari ukuran besar kecilnya daya kapal tunda itu sendiri, untuk kapal tunda type *heen-scren* dengan daya 600 HP s/d 1000 HP minimal diawaki 13 orang yang terdiri dari Nahkoda, Mualim I, Mualim II, Kepala Kamar Mesin, (KKM), Masinis I, Masinis II dan Juru Masak yang masing-masing satu orang serta juru mudi, kelasi dan juru motor yang masing-masing sebanyak dua orang. Para awak kapal tersebut harus mempunyai ijazah keahlian sesuai bidangnya.

2.1.4. Alur Sungai

Menurut PP No. 38 Tahun 2011 Tentang Sungai, Sungai adalah alur atau wadah air alami dan/atau buatan berupa jaringan pengaliran air beserta air didalamnya, mulai dari hulu sampai muara, dengan dibatasi kanan dan kiri oleh garis sempadan. Kemudian untuk Daerah Aliran Sungai adalah suatu wilayah yang merupakan satu kesatuan dengan sungai dan anak-anak sungainya, yang berfungsi menampung, menyimpan, dan mengalirkan air yang berasal dari curah hujan ke laut secara alami, yang batas di darat merupakan pemisah topografis dan batas di laut sampai dengan daerah perairan yang masih terpengaruh aktifitas daratan.

Sungai adalah suatu saluran drainase yang terbentuk secara alamiah. Akan tetapi disamping fungsinya sebagai saluran drainase dan dengan adanya air yang mengalir di dalamnya, sungai menggerus tanah dasarnya secara terus-menerus sepanjang masa existensinya dan terbentuklah lembah-lembah sungai. Volume sedimen yang sangat besar yang dihasilkan dari keruntuhan tebing-tebing sungai di daerah pegunungan dan tertimbun di dasar sungai tersebut, terangkut ke hilir oleh aliran sungai. Hal ini diakibatkan karena pada daerah pegunungan kemiringan sungainya curam dan gaya tarik aliran airnya cukup besar, setelah itu gaya tariknya menjadi sangat menurun ketika mencapai dataran. Dengan demikian beban yang terdapat dalam arus sungai berangsur-angsur diendapkan.

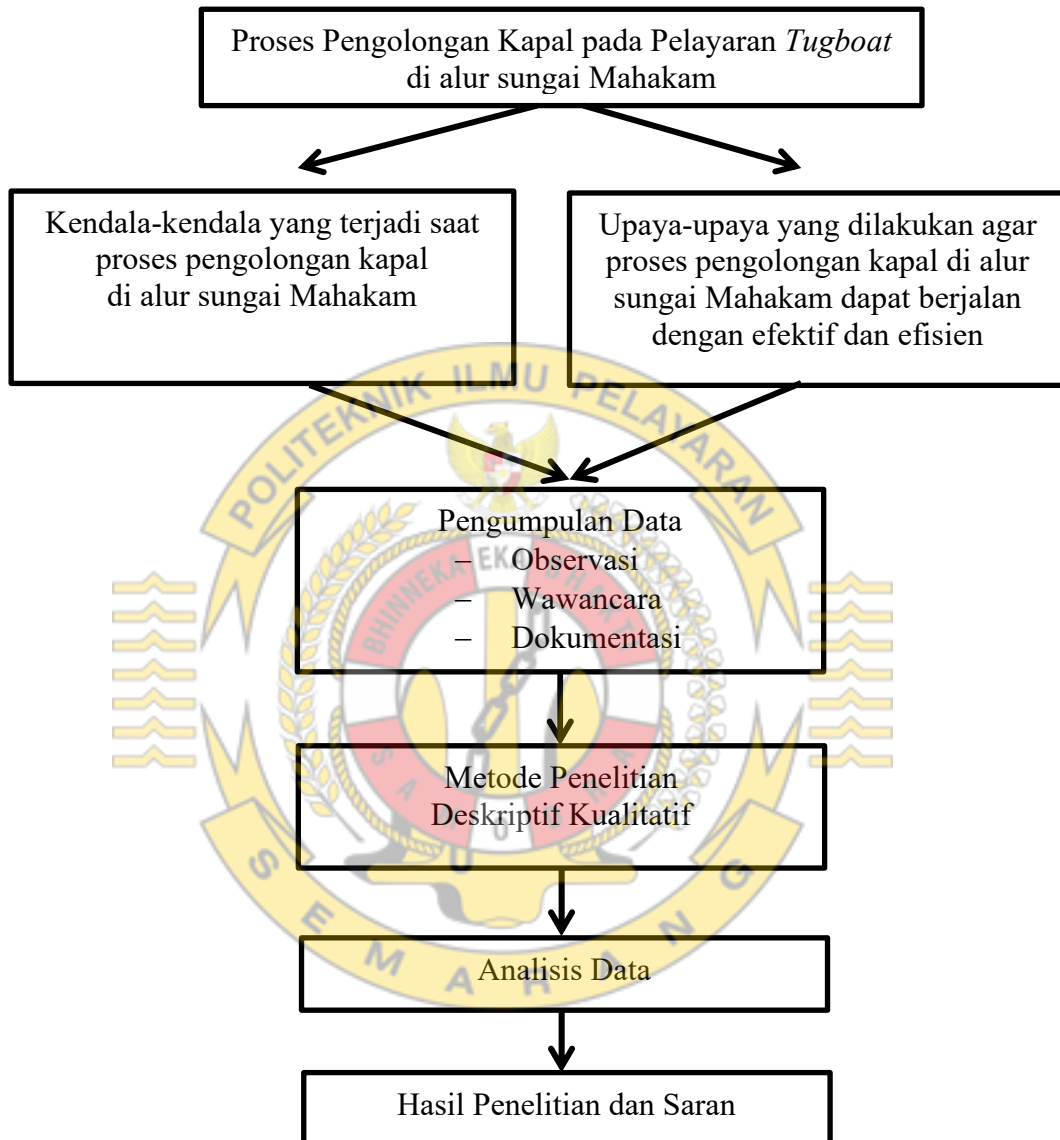
Menurut Triatmodjo, (2008: 103) sungai adalah saluran dimana air mengalir dengan muka air bebas. Pada semua titik di sepanjang saluran, tekanan dipermukaan air adalah sama, yang biasanya adalah tekanan atmosfer. Variabel aliran sangat tidak teratur terhadap ruang dan waktu. Variabel tersebut adalah tampang lintang saluran, kekasaran, kemiringan dasar, belokan, debit aliran dan sebagainya. Dalam hal ini fungsi alur sungai pada pelayaran sebagai sarana transportasi pedalaman serta sebagai media pengiriman hasil tambang seperti batubara, kemudian di sisi lain juga dapat berfungsi sebagai penghubung antara hulu ke hilir ataupun sebaliknya.

2.2. Kerangka Berpikir

Menurut Sugiyono (2015: 44), kerangka pikir merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting. Kerangka pikir ini digunakan sebagai dasar untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan penelitian yang diangkat oleh penulis. Bisa juga diartikan sebagai mengalirkan jalan pikiran menurut kerangka logis yang relevan untuk menjawab penyebab terjadinya masalah. Kerangka berfikir yang baik akan menjelaskan secara teoritis pertautan antar variabel yang akan diteliti.

Pemaparan ini dilakukan kedalam bentuk bagan alur yang sederhana, disertai dengan penjelasan singkat mengenai bagan tersebut. Hal ini berfungsi mempermudah penulis dalam menyelesaikan pokok permasalahan yang terdapat pada Skripsi ini, maka penulis memaparkan

diagram atau kerangka pemikiran seperti yang telah ditunjukkan pada gambar dibawah ini :



Gambar 2.2 Kerangka Pikir

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1. Simpulan

5.1.1. Proses pengolongan kapal pada pelayaran *Tugboat* di alur sungai Mahakam mulai dari prosedur-prosedurnya sampai dengan peraturan yang ada sebenarnya sudah sesuai dengan SOP yang diberlakukan oleh PT. Pelindo IV. Namun dalam kenyataannya pada proses pengolongan kapal di alur sungai Mahakam ternyata masih terjadi permasalahan yang tidak sesuai seperti yang diharapkan, terdapat masalah seperti keterlambatan kapal saat proses pengolongan yang menyebabkan proses pengolongan kapal di alur sungai Mahakam menjadi kurang efektif dan efisien.

5.1.2. Kendala yang dihadapi dalam proses pengolongan kapal pada pelayaran *Tugboat* di alur sungai Mahakam adalah:

- 5.1.2.1. Tidak menentunya waktu kapal selesai bongkar muat.
- 5.1.2.2. Kurangnya Komunikasi antara perusahaan dengan *crew* kapal mengenai masalah yang terjadi saat akan melakukan pengolongan kapal.
- 5.1.2.3. Kurangnya saran bantu navigasi pelayaran yang ada di alur sungai Mahakam.
- 5.1.2.4. Kurangnya petugas pandu dari PT. Pelindo IV untuk melayani kegiatan pengolongan kapal.

5.1.3. Upaya yang harus dilakukan agar proses pengolongan kapal pada pelayaran *Tugboat* di alur sungai Mahakam berjalan efektif dan efisien adalah:

5.1.3.1. Mengevaluasi ulang estimasi waktu bongkar muat kapal agar tidak terjadi kesalahan dalam mendaftarkan kapal ke PT. Pelindo IV.

5.1.3.2. Menjalin komunikasi yang lebih baik antara perusahaan dengan *crew* kapal.

5.1.3.3. Menambah sarana bantu navigasi pelayaran yang ada di alur sungai Mahakam.

5.1.3.4. Menambah petugas pandu untuk melayani pengolongan kapal.

5.2. Saran

5.2.1. Penulis menyarankan pihak-pihak yang terlibat dalam proses pengolongan kapal di alur sungai Mahakam seperti perusahaan pelayaran, agen kapal, *crew* kapal sebaiknya lebih memahami semua prosedur dan peraturan dalam SOP yang telah diterbitkan oleh PT. Pelindo IV agar tidak terjadi keterlambatan kapal saat proses pengolongan kapal.

5.2.2. Penulis menyarankan sebaiknya semua pihak yang terlibat dalam proses pengolongan kapal untuk memperhatikan kendala-kendala yang dihadapi dalam proses pengolongan kapal agar dapat mencegah timbulnya masalah yang sering terjadi.

5.2.3. Penulis menyarankan sebaiknya semua pihak dapat mengurangi permasalahan yang terjadi dalam proses pengolongan kapal dengan upaya-upaya seperti mengevaluasi estimasi waktu selesai bongkar muat, menjalin komunikasi yang baik antara perusahaan dengan *crew* kapal, menambah sarana bantu navigasi pelayaran, dan menambah petugas pandu.



DAFTAR PUSTAKA

- Badudu J.S dan Zain, Sutan Mohammad. 1996. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Eko Putro Widoyoko. 2012. *Evaluasi Program Pembelajaran*. Yogyakarta: Pustaka Belajar
- Gianto. 2000, *Pengiriman Barang Melalui Jasa Kapal*. Jakarta: Rika Cipta.
- Iskandar. 2009. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Gaung Persada Press.
- Jonathan, Sarwono. 2006. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Yogyakarta Graha Ilmu.
- J.Moleong, Lexy.2014. *Metode Penelitian Kualitatif*. Edisi Revisi. PT Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. *Pasal 309 ayat (1) Tentang Hak dan Kewajiban Yang Terbit dari Pelayaran*.
- Noor. Juliansyah. 2011. *Metodologi Penelitian*, Prenada Media Group, Jakarta.
- Peraturan Daerah Kalimantan Timur Nomor 01 Tahun 1989. *Pengaturan Lalu Lintas Yang Melintasi Jembatan Mahakam*.
- Republik Indonesia. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*.
- Republik Indonesia. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2011 Tentang Sungai*.
- Sugiyono, 2015. *Metode Penelitian dan Pengembangan*. Bandung : Alfabeta
- Triatmodjo, B. 2008. *Hidraulika II*. Beta Offset. Yogyakarta
- Ulber, Silalahi. 2009. *Metode Penelitian Sosial*. Bandung: PT. Refika Aditama.

Lampiran 1



STANDAR OPERASIONAL DAN PROSEDUR TETAP PENGOLONGAN JEMBATAN MAHULU, MAHAKAM, DAN MAHKOTA II

di Kawasan perairan samarinda .

1. Setiap kapal yang akan melintasi jembatan wajib menggunakan pandu dan pandu wajib berada diatas kapal;
2. Bagi kapal yang melakukan kegiatan pengolongan wajib menggunakan asisst tug yang mempunyai horse power yang telah memenuhi standar persyaratan oleh Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Samarinda sesuai prosedur tetap;
3. Tali towing kapal pada saat kegiatan pengolongan harus diperpendek demi keamanan pada saat kegiatan;
4. Trim tongkang dan stabilitas tongkang harus dalam kondisi baik;
5. Kapal yang melakukan kegiatan pengolongan harus mengikuti jam pengolongan yang telah ditetapkan oleh penyelenggara pemanduan.

Samarinda, 03 Januari 2018


GENERAL MANAGER

SOFYAN

PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero)
Cabang Samarinda
Jl. Niaga Timur No. 130 Samarinda 75112 Telepon (0541) 741615
Fax (0541) 741092 Kotak Pos 1058 Website : www.pelindo4samarinda.co.id

Standar operasional dan prosedur tetap

Lampiran 2

ESS Dashboard Vessel Registration Vessel Service Fresh Water Service Document  Muhammad Kahfi

Under Bridge Pilotage Service IN Permohonan Pelayanan Pemanduan Kolong Jembatan - Masuk

Tug Boat

Tug Boat / Call Sign / IMO *

Type vessel name, Call sign, or IMO

GRT DWT LOA

ton ton m

Flag

Barge

Barge *

Type vessel name, Call sign, or IMO

GRT DWT LOA

ton ton m

Flag

Arrival Information

ETA * dd/mm/yyyy HH:mm ETD * dd/mm/yyyy HH:mm

tgl/bln/thn jam.mnt tgl/bln/thn jam.mnt

Origin Port * Pelabuhan Asal Previous Port * Pelabuhan Sebelumnya

Type state or state... Type state or state...

Next Port * Pelabuhan Berikut Destination Port * Pelabuhan Akhir

Type state or state... Type state or state...

Load Draft * Forward Draft * Midship Draft * Aft Draft * Voyage

0.00 m 0.00 m 0.00 m 0.00 m Voyage In / Voyage Out

Pilotage Date * tanggal Registrasi Bridge * Use Assist Tug on Bridge Master *

tgl/bln/thn jam.mnt Select a Bridge Select a Bridge Master / Captain

Cancel Reset Submit

Layar *website* pendaftaran secara *online*

Lampiran 3

PT PELABUHAN INDONESIA IV (PERSERO)
CABANG SAMARINDA

PERMINTAAN PELAYANAN KAPAL DAN BARANG (P P K B)

Service Code : SIKLUS PELAYANAN TAMBAT		No. PPKB : 2018019340
Jenis Permintaan : PANDU		PPKB Ke : 1 Ex 0 / 0
1. Tgl/Um Entry : 31/07/2018 09:55	12. Draft Depan/Bk/ID Door : / / 0	13. AIS/KP/Pro. Embur/Debar : / / 0
2. Nama Kapal : TK. MANNA LINE 801	14. Pelabuhan Asal : SAMARINDA, KALIMANTAN	15. Pelabuhan Sebelum : SAMARINDA, KALIMANTAN
3. Bendera : INDONESIA	16. Pelabuhan Berikut : SAMARINDA, KALIMANTAN	17. Pelabuhan Akhir : SAMARINDA, KALIMANTAN
4. Pemilik/Owner : MULTILINE SHIPPING SERVICES PT.	18. Posisi Kapal : LAUT	19. ETA : 22/07/2018 06:00
5. Keagenan : SAMARINDA	20. ETD : 31/07/2018 06:00	21. ATA : 22/07/2018 06:00
6. Status Kapal : KEAGENAN	22. ATD : /	23. RBM Bongkar : /
7. Jenis Kapal : TONGKANG	24. RBM Muat : /	25. RBM Muat : /
8. Jenis Pelayanan : DALAM NEGERI	26. RBM Muat : /	27. RBM Muat : /
9. Jenis Kegiatan : UMUM	28. RBM Muat : /	29. RBM Muat : /
10. GT/DWTA/OA : 3143	30. RBM Muat : /	31. RBM Muat : /
11. Ves ID/V.In/Out : TM110015	32. RBM Muat : /	33. RBM Muat : /

*** AGAR DITELITI, KEKELIRUAN DATA PERMOHONAN PPKB TERSEBUT SEPENUHNYA MENJADI TANGGUNG JAWAB PEMAKAI JASA ***

Uraian	Permohonan	Penetapan Pelayanan	Tanda Tangan
Lokasi : LAUT	Kode Meter : /	Kode Meter : /	
Tujuan : MAHKOTA II	Kode Meter : /	Kode Meter : /	
Labuh : (mulai) : /	(selesai) : /	(mulai) : /	(selesai) : /
Tambat : (mulai) : /	(selesai) : /	(mulai) : /	(selesai) : /
Pemindahan : 22-07-2018 06:00	22-07-2018 06:00		
Pemindahan Kapal : /			
Air : /			
GMS KAPAL : 2.148.565.00			
BARANG UMUM - CURAH KERING			
BONGKAR	Lapangan	Truck	Conveyor
Ton : 0	0	0	0
Unit/Ekor : 0	0	0	0
Petikemas/Box : 0	0	0	0
20'MTY : 0	0	0	0
20'FCL : 0	0	0	0
40'MTY : 0	0	0	0
40'FCL : 0	0	0	0
45'MTY : 0	0	0	0
45'FCL : 0	0	0	0
MUAT	Lapangan	Truck	Conveyor
Ton : 0	0	0	0
Unit/Ekor : 0	0	0	0
Petikemas/Box : 0	0	0	0
20'MTY : 0	0	0	0
20'FCL : 0	0	0	0
40'MTY : 0	0	0	0
40'FCL : 0	0	0	0
45'MTY : 0	0	0	0
45'FCL : 0	0	0	0


Galatan : [] SOP

Menggendong : TB. MITRA ANDERHATI : 24010019

DI TETAPKAN TANGGAL : 02/08/2018 15:17


AN. GENERAL MANAGER CABANG SAMARINDA : PBM / TO PELAYARAN / AGENT

MANAGER PELAYANAN KAPAL : MULTILINE SHIPPING SERVICES PT.


 MUHAMMAD YUSUF

Permintaan pelayanan kapal dan barang (PPKB)

Lampiran 4



PELINDO 4
Good Ports, Good Community, Good Indonesia


SPUM No. **SPUM062007011363**
Tanggal 17 July 2020

SURAT PERINTAH UNTUK MEMBAYAR (SPUM)
Kode Bayar / Payment Code **06022007001413**

Kepada Yth.
PELAYARAN KARTIKASAMUDRA ADIJAYA, PT

- Berdasarkan Permohonan Pelayanan Kapal :
 Nomor PPKB / Tanggal : PPKB.06.2001.019412 / 17 July 2020
 Kapal : TB. KSA 21 / RMN 351
 Total GRT / LOA : 3260 / 23.93
 GRT Barge / GRT Tug Boat : 3107 / 153
- Harap melakukan pembayaran Uang Pertanggungan (UPER) sebesar **Rp. 567,124.00**
 (five hundred and sixty-seven thousand, one hundred and twenty-four rupiah)
 Dengan rincian sebagai berikut :
JASA PANDU

#	Gerakan	Mata Uang	GRT	Tarif			Jumlah (5 + (4 * 6)) * 7	Kurs	Jumlah IDR (8 * 9)	
				Tetap	Variabel	%				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	
1	LOA KULU ke TENGGARONG	IDR	3260	206,400.00	94.00	100	512,840.00	1	512,840.00	
Sub Total Jasa Pandu									512,840.00	
									Sub Total	512,840.00
									PPN Dipungut 10%	51,284.00
									Matera	3,000.00
									TOTAL	567,124.00
									Tambahan Persentase UPER 100%	0.00
									GRAND TOTAL	567,124.00
- Pembayaran dapat dilakukan melalui fitur Multipayment pada Bank yang telah ditunjuk dengan menggunakan kode bayar **06022007001413**.




*) Dokumen ini adalah dokumen perhitungan sementara dan bukan merupakan tagihan sebenarnya.

**) Dokumen ini tidak dipersamakan dengan faktur pajak.

***) Jasa pandu dan tunda untuk gerakan masuk sekaligus memperhitungkan gerakan keluar, sehingga persentase jasa pandu dan tunda dikalikan 200%

****) Dokumen ini dicetak secara elektronik dan tidak memerlukan tanda tangan

PT PELABUHAN INDONESIA IV (PERSERO)
CABANG SAMARINDA
 Jl. Niaga Timur No. 130 Samarinda 75112, Telepon (0541) 741615
 Faximile (0541) 741092, Website : www.inaport4.co.id

Printed by 

Surat perintah untuk membayar (SPUM)

Lampiran 5

DATA PT. KARTIKA SAMUDRA ADIJAYA PENGOLONGAN KAPAL

No	Date	Tug Boat	Barge	Agency	Direction	Status
1	Sun, 09/06/2019	TB. KSA 21	TK. RMN 321	PT. KSA	IN	RESCHEDULE
2	Thu, 11/06/2019	TB. KSA 81	TK. RMN 346	PT. KSA	IN	RESCHEDULE
3	Thu, 11/06/2019	TB. KSA 80	TK. RMN 348	PT. KSA	IN	RESCHEDULE
4	Fri, 21/06/2019	TB. KSA 105	TK. RMN 351	PT. KSA	IN	RESCHEDULE
5	Fri, 21/06/2019	TB. KSA 92	TK. RMN 380	PT. KSA	IN	RESCHEDULE
6	Fri, 21/06/2019	TB. KSA 89	TK. RMN 390	PT. KSA	IN	RESCHEDULE



Jadwal *reschedule* pengolongan kapal

Lampiran 6



Foto wilayah jembatan Mahakam



Lampiran 7

TRANSKIP WAWANCARA 1

Informan 1

Tanggal Wawancara : 25 Juni 2019

Tempat/ Waktu : PT. Kartika Samudra Adijaya Cabang Samarinda

Identitas Informan 1

1. Nama : Muhammad Kahfi
2. Jabatan : Staf Operasional PT. Kartika Samudra Adijaya Cabang Samarinda

Hasil Wawancara

1. Assalamualaikum Pak. Selamat Pagi. Mohon ijin, apakah Pak Kahfi sedang sibuk atau tidak? Bolehkan saya meminta waktunya?

Jawab :

Waalaikumsalam Anggrian. Selamat Pagi. Tidak sibuk kebetulan, silahkan Anggrian.

2. Mohon ijin Pak Kahfi. Saya ingin bertanya mengenai proses pengolongan kapal yang ada di alur sungai Mahakam. Apakah Pak Kahfi berkenan?

Jawab :

Silahkan Anggrian. Saya sangat berkenan.

3. Saya sudah hampir 1 bulan diberikan tanggung jawab untuk mempelajari pengolongan kapal untuk kapal-kapal PT. Kartika Samudra Adijaya. Apa pengaruh pengolongan kapal terhadap perusahaan?

Jawab :

Pengolongan kapal sangat berpengaruh bagi perusahaan, karena berguna bagi kelancaran operasi kapal yang akan pergi ke hulu ataupun ke hilir untuk melakukan bongkar muat. Kapal juga tidak bisa begitu saja melewati kolong jembatan dan harus melalu pemanduan oleh PT. Pelindo IV.

4. Saya paham Pak Kahfi. Tetapi kemarin saya menjumpai masalah pada proses pengolongan kapal yaitu adanya keterlambatan kapal saat melakukan pengolongan. Saya mau bertanya apakah pengolongan kapal yang ada di alur sungai Mahakam sudah ada SOPnya atau bagaimana Pak Kahfi?

Jawab :

Oke saya jawab Anggrian, sebenarnya proses pengolongan kapal yang ada di alur sungai Mahakam sudah ada SOPnya dari PT. Pelindo IV dan perusahaan kita juga sudah melaksanakan pengolongan kapal sesuai SOP yang berlaku dari prosedur-prosedurnya sampai peraturan yang ada. Kemudian dengan adanya masalah keterlambatan kapal seperti kemarin sebenarnya di sebabkan oleh beberapa kendala yang ada di lapangan.

5. Lalu kendala-kendala apa saja Pak Kahfi yang menyebabkan kapal terlambat dalam melakukan pengolongan?

Jawab :

Kendala-kendala yang menyebabkan keterlambatan kapal adalah tidak menentunya estimasi waktu kapal selesai melakukan bongkar muat dan kurangnya komunikasi dari *crew* kapal ke perusahaan. kendala seperti ini

yang sebenarnya sering terjadi saat akan melakukan pengolongan kapal di alur sungai Mahakam.

6. Lalu mengapa kendala tersebut dapat menyebabkan kapal terlambat dalam melakukan pengolongan kapal?

Jawab :

Karena sebelum perusahaan mendaftarkan kapalnya ke PT. Pelindo IV untuk melakukan pengolongan kapal, perusahaan harus memastikan apakah kapal siap untuk melakukan pengolongan. Dalam pendaftaran online yang disediakan PT. Pelindo disitu ada kolom mengenai *estimate time arrival* yang artinya waktu kedatangan kapal didepan kolong jembatan. Maka dari itu estimasi waktu kapal sangat penting karena sebagai acuan perusahaan untuk mendaftarkan kapalnya. Kemudian kurangnya komunikasi antara *crew* kapal dengan perusahaan juga berpengaruh karena berguna untuk memastikan kondisi kapal yang sedang terjadi karena jika terdapat masalah dengan kapal perusahaan dapat mengatur atau merencanakan apa yang harus dilakukan selanjutnya.

7. Siap Pak Kahfi. Menurut bapak upaya apa yang harus dilakukan agar proses pengolongan kapal dapat berjalan dengan lancar, efisien, dan efektif?

Jawab :

Upaya yang harus dilakukan yaitu dengan mengurangi kendala-kendala yang ada seperti mengevaluasi estimasi waktu kapal selesai bongkar muat sebelum melakukan pengolongan dan menjalin komunikasi yang lebih

baik antara perusahaan dan *crew* kapal sehingga dapat mengantisipasi jika terjadi keterlambatan kapal.

8. Dari penjelasan Pak Kahfi, saya paham. Terima kasih pa katas waktu dan ilmunya. Hal ini sangat bermanfaat bagi saya yang sedang belajar.

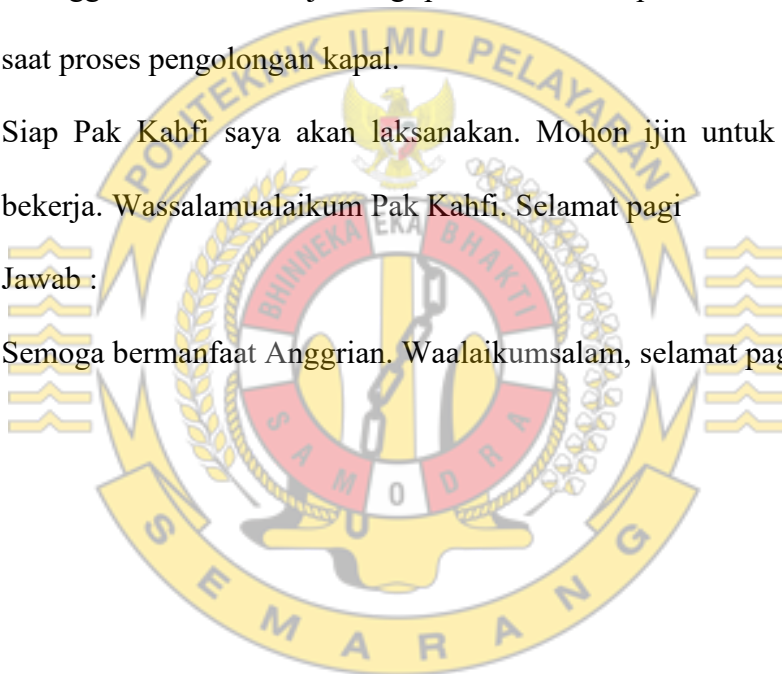
Jawab :

Sama-sama Anggrian. Saya harap kamu paham dan mengetahuinya, sehingga kelak tidak terjadi lagi permasalahan seperti keterlambatan kapal saat proses pengolongan kapal.

9. Siap Pak Kahfi saya akan melaksanakan. Mohon ijin untuk saya kembali bekerja. Wassalamualaikum Pak Kahfi. Selamat pagi

Jawab :

Semoga bermanfaat Anggrian. Waalaikumsalam, selamat pagi.



TRANSKIP WAWANCARA 2

Informan 1

Tanggal Wawancara : 27 Juni 2019

Tempat/ Waktu : PT. Pelindo IV Cabang Samarinda

Identitas Informan 1

1. Nama : Wahyu
2. Jabatan : Pegawai PT. Pelindo IV Cabang Samarinda

Hasil Wawancara

1. Assalamualaikum Pak. Selamat Pagi. Mohon ijin saya Anggrian sukamto dari PT. Kartika Samudra Adijaya, apakah Pak Wahyu sedang sibuk atau tidak? Bolehkan saya meminta waktunya?

Jawab :

Waalaikumsalam mas. Selamat Pagi. Silahkan ada yang bisa saya bantu?

2. Mohon ijin Pak Wahyu. Saya ingin bertanya mengenai proses pengolongan kapal yang ada di alur sungai Mahakam. Apakah Pak Wahyu berkenan?

Jawab :

Silahkan mas. Saya berkenan, mau bertanya tentang apa ya?

3. Siap pak wahyu saya ingin bertanya apakah pengolongan kapal yang ada di alur sungai Mahakam sudah ada SOPnya atau bagaimana pak?

Jawab :

Iya mas untuk pengolongan kapal di alur sungai Mahakam sudah ada SOP yang berlaku karena untuk mengatur semua aktifitas terkait dengan proses pengolongan kapal.

4. Mohon Ijin Pak Wahyu apakah SOP yang diberlakukan PT. Pelindo IV berpengaruh pada proses pengolongan kapal?

Jawab :

Sangat berpengaruh mas Anggrian untuk proses pengolongan kapal. maka dari itu diharapkan perusahaan pelayaran, agen kapal atau *crew* kapal dapat memahami dan melaksanakan SOP yang berlaku.

5. Dengan SOP yang berlaku apakah selama ini dalam pengolongan kapal sering terjadi permasalahan pak?

Jawab :

Sebenarnya dalam kenyataannya masih sering terjadi permasalahan yang ada pada proses pengolongan kapal dan disebabkan oleh berbagai faktor baik dari dalam ataupun luar PT. Pelindo IV.

6. Di perusahaan saya pernah mengalami permasalahan dalam proses pengolongan kapal seperti keterlambatan kapal dalam melakukan pengolong. Menurut bapak apa saja kendala yang bisa menyebabkan proses pengolongan kapal menjadi tidak efisien??

Jawab :

Menurut saya, seperti yang saya ucapkan sebelumnya bisa disebabkan oleh berbagai faktor baik dari luar maupun dari dalam. Akan tetapi kalau dari PT. Pelindo IV biasanya disebabkan oleh kurangnya sarana bantu navigasi pelayaran dan kurangnya petugas pandu yang ada di lapangan. Karena melihat kondisi yang ada di alur sungai Mahakam masih minim adanya sarana bantu navigasi pelayaran dan petugas pandu sehingga menyebabkan kurang efektif dan efisien dalam proses pengolongan kapal tersebut.

7. Siap Pak Wahyu. Selanjutnya saya ingin bertanya menurut bapak upaya apa yang harus dilakukan agar proses pengolongan kapal dapat berjalan dengan lancar, efisien, dan efektif?

Jawab :

Menurut saya, upaya yang harus dilakukan yaitu dengan penambahan sarana bantu navigasi pelayaran seperti pelampung suar untuk memudahkan kapal melihat batas-batas yang tidak boleh dilewati. Kemudian dengan penambahan petugas pandu dapat mengatasi peningkatan operasi kapal di alur sungai Mahakam sehingga tidak terjadi lagi keterlambatan kapal saat proses pengolongan kapal berlangsung.

8. Penjelasan Pak Wahyu, saya paham. Terima kasih Pak Wahyu atas waktu dan ilmunya.

Jawab :

Sama-sama mas Anggrian. Semoga ilmu ini bermanfaat nantinya untuk kamu ya.

9. Siap Pak Wahyu ilmu ini akan sangat bermanfaat bagi saya. Mohon ijin untuk saya kembali ke kantor PT. Kartika Samudra Adijaya. Wassalamualaikum Pak Wahyu. Selamat pagi

Jawab :

Semoga bermanfaat Anggrian, hati-hati di jalan. Waalaikumsalam, selamat pagi.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Anggrian Sukamto
2. Tempat, Tanggal lahir : Semarang, 25 April 1995
3. Alamat : Desa Kuripan Kidul Rt/Rw 02/09 Kec.
Kesugihan, Kab. Cilacap, Prov. Jawa Tengah,
Indonesia
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Sukamto
 - b. Ibu : Wiji Cahyati
6. **Riwayat Pendidikan**
 - a. SD Negeri 2 Kuripan Kidul, Lulus Tahun 2007
 - b. SMP Negeri 3 Kesugihan, Lulus Tahun 2010
 - c. SMA Negeri 3 Cilacap, dan Lulus Tahun 2013
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. **Pengalaman Praktek Darat (PRADA)**
 - a. PERUSAHAAN : PT. Samudera Indonesia Ship Management
ALAMAT : Jln. Kali Besar Barat No. 39, Jakarta Barat,
Jakarta
 - b. PERUSAHAAN : PT. Kartika Samudra Adijaya Cabang
Samarinda
ALAMAT : Jln. Jelawat No. 23 RT. 02 RW. 01,
Kel. Sidomulyo, Samarinda

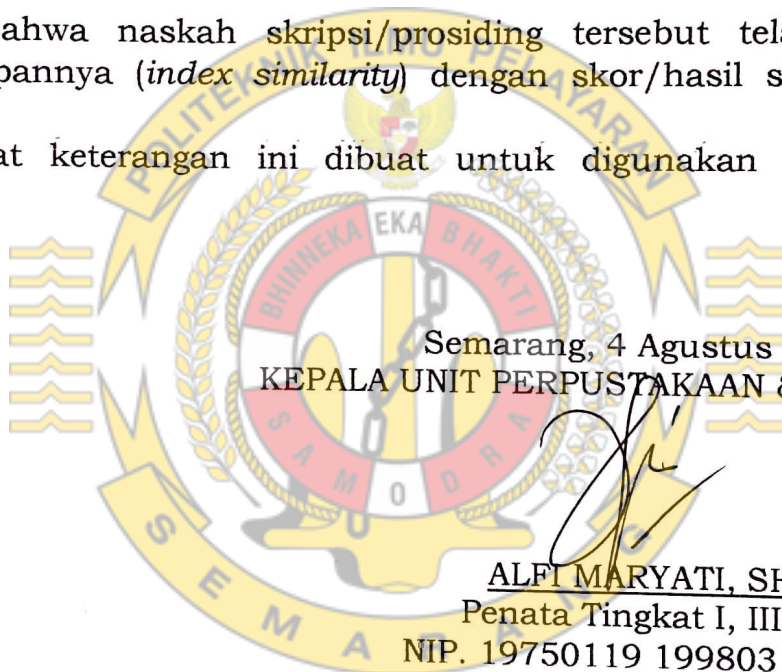
SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 117/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/08/2020

Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : ANGGRIAN SUKAMTO
NIT : 531611306249 K
Prodi/Jurusan : KALK
Judul : Proses Pengolongan Kapal Pada Pelayaran *Tugboat* di Alur Sungai Mahakam

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 6 %* (Enam Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.



Semarang, 4 Agustus 2020
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN


ALFI MARYATI, SH
Penata Tingkat I, III/d
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"